

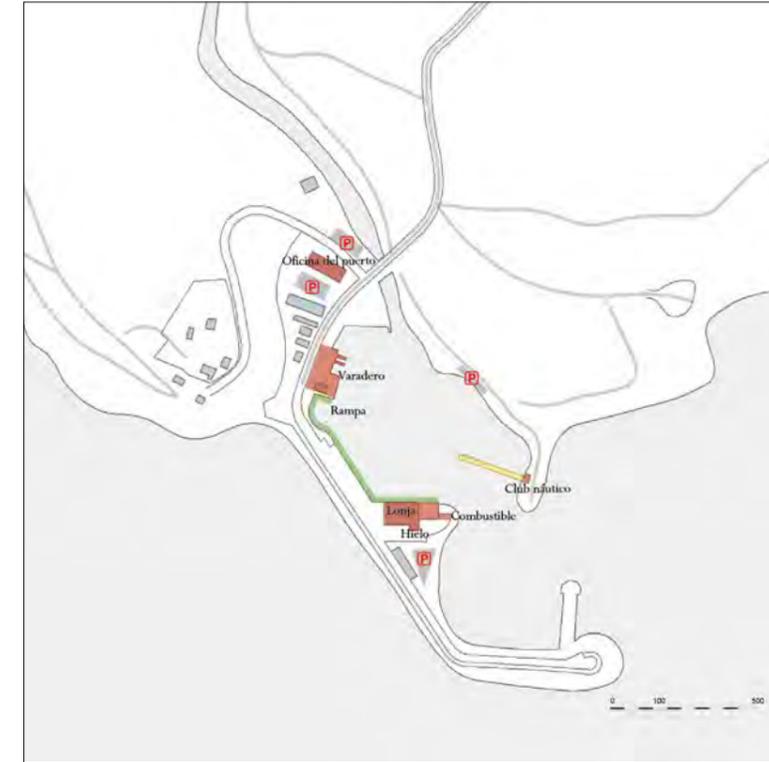
# Puerto de Conil





# PUERTO DE CONIL

## RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



### Evolución histórica

Aunque existen evidencias de poblamiento prehistórico y protohistórico en el entorno de Conil, no será hasta época fenicia cuando se realice en este ámbito la primera fundación estable de una factoría dedicada a la pesca de atunes y su salazón. Durante la dominación romana aumenta la importancia de esta factoría gracias a su situación en la Vía Hercúlea que unía las ciudades de Cádiz y Málaga.

Tras la conquista musulmana, Conil queda integrada en la Cora de Sidonia. Con la reconquista cristiana de este territorio, la localidad pasa a denominarse Conil de la Frontera por su ubicación en la franja intermedia entre los territorios musulmanes y cristianos, lo que obligó a fortificarla en varias ocasiones. En 1299, es cedida a Alonso Pérez de Guzmán para su repoblación y pasa a denominarse Torre de Guzmán. La base de la economía de este núcleo medieval siguió siendo la explotación de la pesca de atunes con las almadrabas, que irá adquiriendo un progresivo auge gracias al aumento de su producción. Este crecimiento le llevó a convertirse en un importante enclave económico del ámbito entre los ss. XVI y XVII. A partir del s. XVIII, la producción de las almadrabas conileñas comienza a decaer y la economía de la localidad se apoya en el desarrollo de la agricultura y la ganadería.

A finales del s. XIX se inicia un proceso de capitalización intensiva e industrialización de las actividades pesqueras de este ámbito del litoral que desarticuló la flota conileña, de carácter familiar y artesanal, y llevó a sus pescadores a desplazarse a otras flotas cercanas. Desde este momento, la reivindicación de la cofradía de pescadores de Conil para conseguir las condiciones e infraestructuras de refugio necesarias para su flota es una constante que se mantiene hasta la década de los ochenta, cuando se inician las obras del dique de Cabo Roche. Las embarcaciones de pesca atracaban en las playas situadas frente al pueblo y cuando las condiciones ambientales lo impedían se refugiaban en la cala del varadero (hoy Cala del Aceite), justo a levante de la de Roche.

El emplazamiento actual de las instalaciones portuarias de Conil ha evolucionado desde un refugio de pescadores en el primer tercio del s. XX, a un dique de abrigo en la década de los ochenta y finalmente a un puerto pesquero. La elección de la ubicación del puerto en Cabo Roche se debe a las naturales condiciones del lugar para el emplazamiento de un dique, ya que contaba con una ensenada bajo un promontorio rocoso entre las puntas de Roche y La Espinaleta.

### El puerto en la estructura urbana

El espacio portuario se caracteriza por su relativo aislamiento respecto al núcleo urbano de Conil, así como por su notable desvinculación respecto a las parcelaciones y asentamientos que configuran los espacios costeros septentrionales del municipio.

El modelo urbano propuesto por el planeamiento vigente para el sector litoral norte busca promover una mejor articulación de los distintos enclaves que se localizan en este ámbito territorial, definiendo un conjunto de espacios libres que dote de coherencia y continuidad al conjunto, al tiempo que favorece la conexión con los desarrollos urbanísticos más septentrionales del núcleo urbano. Al mismo tiempo el plan pretende poner en carga el potencial turístico de este espacio costero a través del desarrollo de nuevas piezas urbanas destinadas a albergar usos turísticos (hoteles, campings, instalaciones de turismo rural,...).

En relación con el puerto, la propuesta del Plan General de la localidad mantiene el carácter exento y de fuerte impronta natural del entorno portuario, al establecer un perímetro verde en torno al mismo en el que se integran diversos tramos del Parque Litoral previsto entre el núcleo de Conil y la urbanización de Roche, así como el Parque Fluvial previsto en los márgenes del río Roche. Estos espacios verdes definen una banda de transición entre las instalaciones portuarias y los desarrollos turísticos previstos en los sectores de Rosam-puerto, situados, sin embargo, a una distancia del puerto que abre nuevas posibilidades en términos de articulación territorial y funcional del espacio portuario en el modelo general del municipio.

### Contacto puerto-ciudad

El itinerario entre Conil y el ámbito portuario, separados por algo más de 8 kilómetros, se inicia a través de la CA-3208 y continúa a través de la CA-4202, discurriendo este trayecto por diversas urbanizaciones de carácter suburbano que se superponen a una matriz territorial de base forestal y agrícola cada vez más desdibujada o compartimentada.

El acceso al puerto, que no puede ser anticipado con mucha antelación a causa del trazado viario, coincide con la desembocadura del río Roche en la dársena portuaria y se produce a través de un estrecho puente situado frente a la entrada principal del puerto pesquero. Antes del citado puente, en la margen izquierda del cauce fluvial, un camino secundario permite acceder al puerto deportivo.

### Descripción del espacio portuario

El puerto de Conil presenta una estructura clara en forma de “U”, donde el puerto pesquero ocupa el flanco más occidental, apoyándose sobre el dique exterior, y las instalaciones náutico-recreativas el más oriental, coincidiendo prácticamente con la margen izquierda del río Roche en su desembocadura. El flanco más corto de la estructura portuaria, situado en los espacios septentrionales del recinto, acoge la zona de servicios generales, incluyendo la oficina del puerto, las áreas de estacionamiento, varias naves con usos complementarios, así como la rampa y el varadero.

El ámbito deportivo del puerto presenta una importancia y unas dimensiones menores que el pesquero. El pantalán flotante destinado a estas embarcaciones se ubica en el contradique construido en la zona de La Espinaleta. Cuenta con las instalaciones del club Náutico de Conil, que es el que gestiona estos atraques por medio de una concesión.

Las obras de mejora realizadas entre los años 1989 y 1991 incluyeron la ampliación del dique principal, circunstancia que, además de acrecentar de manera sustancial la lámina de agua abrigada, permitió la extensión del muelle y de la zona de servicio pesquera, así como la construcción de una nueva lonja y de la actual fábrica de hielo.



1. Vista general del puerto desde las vertientes septentrionales de los relieves que cierran la cala de Roche.

2. Acceso portuario. Al fondo se aprecia el trazado de la CA-4202 antes de cruzar el puente sobre el río Roche.

# PUERTO DE CONIL

## VISIBILIDAD

El carácter territorialmente aislado que presenta el puerto de Conil limita las condiciones de visibilidad del mismo, restringiéndolas a un ámbito escénico de reducidas dimensiones y prácticamente autónomo dentro del contexto municipal. Estas características le otorgan al puerto una notable singularidad paisajística dentro del sistema portuario de Andalucía, representando uno de los pocos puertos externos de la Comunidad Autónoma que aparece completamente desvinculado en términos espaciales y escénicos de un núcleo urbano de cierta entidad. No le son por tanto de aplicación los dos primeros epígrafes en los que se articula este apartado de las fichas de caracterización (“El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad” y “Vistas urbanas desde el espacio portuario”), que deben ser reformulados y refundidos para poder abordar el análisis de visibilidad del puerto de Conil.

### Entorno escénico y visual del puerto

La condición de enclave territorial y paisajístico del puerto de Conil en el contexto municipal se ve reforzada a una escala de mayor detalle por las condiciones topográficas del emplazamiento portuario, que aprovecha el resguardo natural que ofrece la caleta de Roche. La verticalidad de los taludes y vertientes que conforman este ámbito costero generan en torno a la desembocadura del río Roche un recinto natural bien delimitado y visualmente escindido de los sectores territoriales situados al norte y al este de las instalaciones portuarias. La presencia del potente dique que cierra el puerto por su flanco occidental contribuye a la oclusión de las vistas hacia el mar y a la constitución de un entorno escénico autónomo y cerrado sobre sí mismo. Únicamente en las proximidades de la punta de la Espinaleta, donde se ubican las instalaciones que dan servicio a las embarcaciones de recreo, se observa cierta apertura visual hacia los cantiles que conforman el sector de El Puntalejo.

Como resultado de este aislamiento escénico el acceso visual a las instalaciones portuarias desde el viario próximo se produce de forma repentina, sin que pueda anticiparse la presencia del puerto desde los itinerarios de acceso desde la localidad o desde la urbanización de Roche. De igual modo, la particular configuración visual del entorno portuario obliga a ascender hasta las vertientes y los frentes de los escarpes cercanos para obtener perspectivas de conjunto significativas del ámbito portuario. Estos improvisados observatorios, aprovechando su posición prominente, permiten también una mejor contextualización territorial y paisajística del puerto respecto a los espacios costeros próximos.

Desde el punto de vista estético cabe señalar el profundo contraste que se produce entre las formas rotundas y geométricas del recinto portuario y los espacios que conforman el cierre visual del mismo. En estos espacios perimetrales se produce además un acusado contraste formal entre las formaciones litológicas de los escarpes y las masas arbóreas culminantes, dando lugar a un llamativo y característico efecto escénico.

### Ámbitos escénicos interiores

La disposición perimetral que presentan los distintos ámbitos funcionales del puerto da lugar a una extensa dársena que facilita la interconexión visual de los distintos frentes y fachadas portuarias y otorga un papel fundamental a la lámina de agua abrigada en la configuración escenográfica del ámbito portuario. La presencia de dos diques, que aparecen levemente confrontados a la altura de la punta de la Espinaleta, sugiere la división del ámbito portuario en dos sectores paisajísticamente diferenciados.

El sector interior, vinculado directamente a la cala y a la desembocadura del río Roche, conforma el área central del puerto desde el punto de vista funcional y paisajístico. En las riberas de este sector se aglutinan el grueso de la actividad pesquera (flanco occidental), las instalaciones auxiliares o destinadas a la gestión portuaria (flanco septentrional) y, finalmente, la zona dedicada a la náutica recreativa (flanco oriental). Esta última zona portuaria aparece desgajada del recinto portuario debido por una parte a la presencia del río Roche, que actúa como límite natural entre ambos sectores, y por otra a la existencia de dos itinerarios de acceso claramente diferenciados.

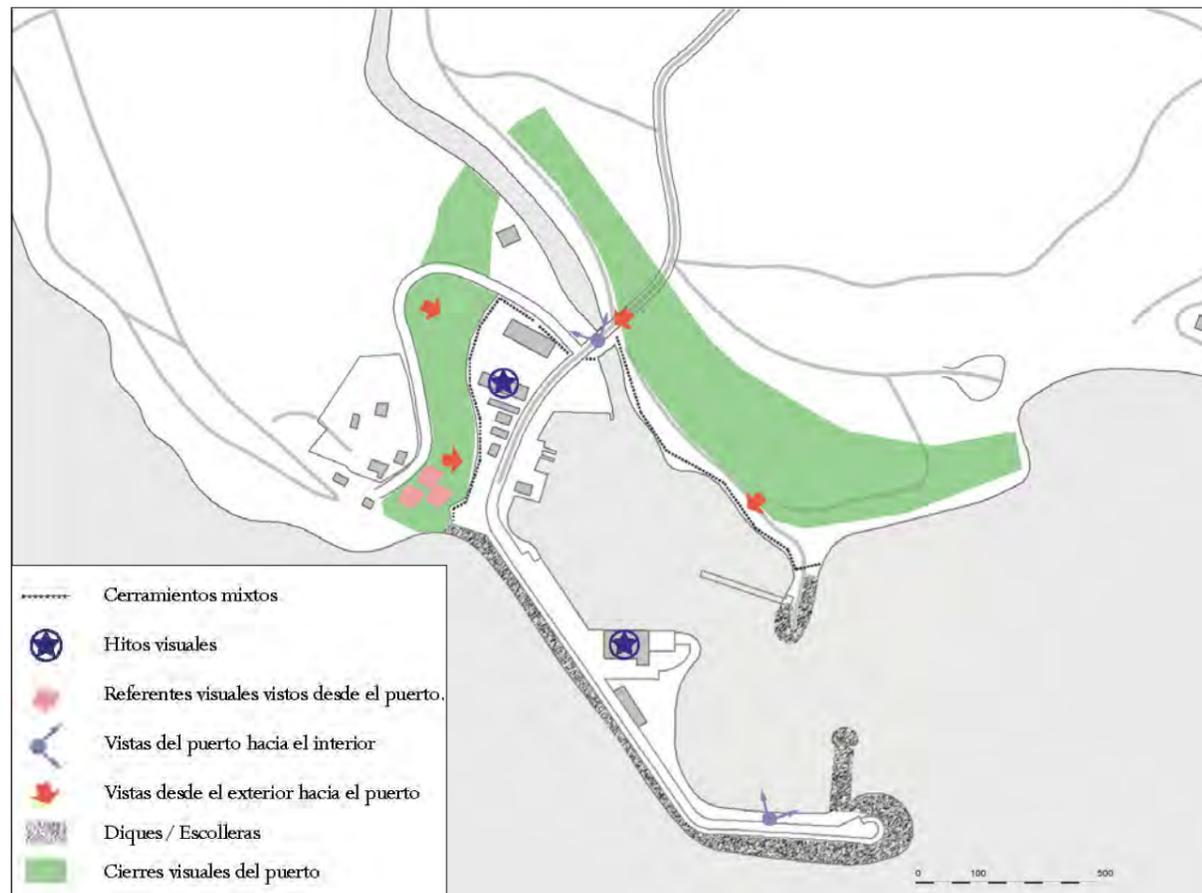
El sector exterior, más abierto a la influencia marina, presenta un uso exclusivamente pesquero que se apoya en el muelle y las construcciones del potente dique exterior del puerto. El menor desarrollo de las obras de protección en el área de levante propicia la apertura de las vistas indicadas en el anterior epígrafe. La disposición y volumetría de las edificaciones correspondientes a la lonja y los cuartos de armadores contribuyen a diferenciar a este sector externo del anterior, aunque sólo desde algunas perspectivas se pierde la percepción del puerto como espacio unitario. Las instalaciones complementarias emplazadas al final del dique de defensa contribuyen a cerrar de manera nítida el espacio portuario, desplazando las vistas hacia los cantiles de El Puntalejo.

3. Imagen de los potentes escarpes que definen el cerramiento visual del puerto. Destaca el acusado contraste formal que se establece entre el talud y la vegetación superior.

4. Vista general sobre el flanco septentrional del espacio portuario, donde se localizan los servicios generales del puerto.

5. Vista de las instalaciones recreativas desde el muelle pesquero.

6. Imagen del muelle pesquero y de la lonja, que actúa en determinadas perspectivas como cierre visual intermedio dentro del espacio portuario. Al fondo se aprecia la escollera situada en el extremo del dique exterior del puerto.



3.



4.



5.



6.

# PUERTO DE CONIL

## CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

### Caracterización

El puerto de Conil se configura como un recinto portuario de marcada singularidad por su condición de enclave territorial exento y claramente disociado de la cabecera municipal. Las condiciones topográficas del emplazamiento portuario, una pequeña cala en el entorno del cabo de Roche rodeada de fuertes taludes y laderas, acrecientan su aislamiento y dan lugar a un ámbito escénico unitario. Las obras de defensa exteriores del puerto contribuyen a esta configuración espacial y paisajísticamente segregada, cerrando las vistas sobre el Atlántico.

La potencia visual del artificio portuario se impone con rotundidad dentro de su restringido contexto paisajístico, sin que ello implique la completa erradicación de los atributos o componentes de base natural que caracterizan a este sector del litoral gaditano. En este sentido, la presencia de las accidentadas morfologías costeras del entorno de Roche, las formaciones forestales que bordean al puerto de Conil o la desembocadura del río Roche confieren naturalidad al emplazamiento portuario y lo dotan de una considerable singularidad paisajística.

Pese a la presencia de usos recreativos, el puerto mantiene una fuerte impronta pesquera, predominando en la imagen portuaria los rasgos y características propias de un espacio funcional y productivo. La participación de los usos recreativos en la imagen paisajística del puerto puede ser calificada actualmente como testimonial o secundaria, contribuyendo a esta valoración la menor extensión superficial de estos usos respecto a los pesqueros así como el carácter segregado y excéntrico que le otorga su actual localización dentro de las instalaciones portuarias.

### Diagnóstico

Valores y potencialidades.- Por el carácter relativamente reciente de las instalaciones y el estado de mantenimiento que presentan las mismas, el puerto de Conil ofrece una imagen paisajística cualificada y acorde a los usos que acoge. Los valores ambientales del entorno, relacionados principalmente con la presencia de masas forestales originalmente integradas en el monte público de la Dehesa de Roche, favorecen una apreciación positiva del paisaje portuario y ofrecen considerables oportunidades en relación con el fomento de los usos públicos del puerto.

El establecimiento de sinergias entre la gestión de los espacios portuarios y la definición de los modelos de desarrollo territorial y socioeconómico de los municipios costeros aparece como un planteamiento cada vez más compartido y aceptado. En el caso de Conil, la búsqueda de una mayor integración espacial y funcional del puerto con la localidad resulta especialmente necesaria y oportuna. Esta circunstancia aparece recogida expresamente en los documentos del PGOU, en los que se otorga al puerto

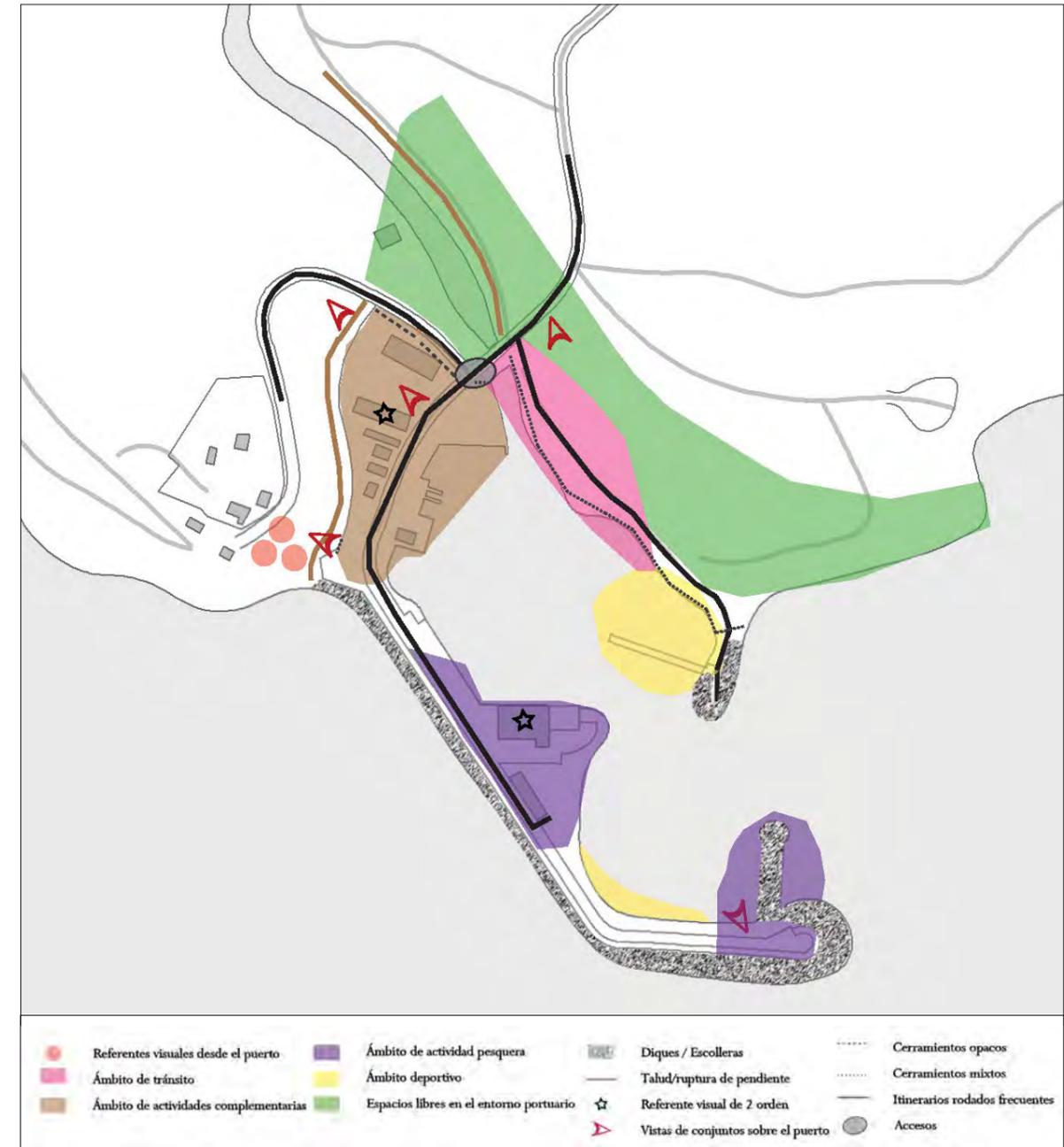
pesquero-deportivo un significativo papel dentro de la estructura general del municipio, señalando igualmente el potencial turístico que presentan las instalaciones portuarias en relación con las propuestas de desarrollo planteadas desde el Ayuntamiento. Desde el punto de vista de la gestión portuaria, una mayor conexión con los intereses de la localidad podría suponer una mayor diversificación de los usos portuarios y, consecuentemente, una reducción de las incertidumbres derivadas de la incierta evolución de los sectores productivos tradicionales del puerto.

Conflictos y amenazas.- Las mayores disfuncionalidades paisajísticas, que no llegan en ningún caso a generar un impacto grave o irreversible, se localizan en el entorno de la carretera CA-4202, en cuyos márgenes se aprecian usos y actividades asociadas al puerto (varadero, construcciones auxiliares, aparejos correspondientes a la almadraza,...) que concitan cierto desorden visual en los itinerarios de aproximación. Estas disfuncionalidades son además incompatibles con la significación ambiental y social que presentan las riberas del río Roche, designadas en el planeamiento municipal como futuro parque fluvial.

### Propuestas

El establecimiento de una mayor imbricación del puerto de Conil con su contexto territorial y socioeconómico implicará en la práctica la adopción de propuestas compartidas por parte de las administraciones concernidas con las siguientes orientaciones generales:

- La articulación del recinto portuario con el sistema de espacios verdes municipal a través de itinerarios peatonales.
- La adecuación peatonal del puente que atraviesa el río Roche y da acceso al puerto pesquero para favorecer la conexión del puerto con los sectores urbanizables previstos por el PGOU.
- La mejora ambiental y paisajística del entorno portuario, incluyendo la recualificación (revegetación) de los espacios adyacentes al puerto, el control de las edificaciones e instalaciones admisibles en dichos espacios o la implantación de miradores en los escarpes próximos.
- La reordenación de los usos portuarios con vistas a promover la ampliación y la integración de los usos e instalaciones recreativas en el puerto.
- La incorporación de nuevos usos complementarios en el ámbito portuario, aprovechando las instalaciones y edificaciones existentes, y vinculándolas a las actividades turísticas de los sectores urbanos propuestos por el planeamiento en las inmediaciones portuarias.



### Fuentes

- Florido del Corral, D. El espacio portuario de Conil. Sevilla, Agencia Pública de Puertos, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Junta de Andalucía, 2010.
- Mapa fisiográfico del Litoral Atlántico de Andalucía: 1/50.000 [M.F. 05, Cabo Roche-Ensenada de Bolonia], Consejería de Obras Públicas – Agencia de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla, 1989.
- Plan de Ordenación del Territorio de La Janda (Cádiz). Decreto 358/2011. BOJA nº 248 de 2011. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, 2011.
- [www.eppa.es/es/estadisticas-puertos](http://www.eppa.es/es/estadisticas-puertos).



7. Masas forestales integradas en el Monte Público de la Dehesa de Roche y actividades en las márgenes del río Roche.



8. Actual estado de las instalaciones recreativas del puerto.